1. Schwamm-Fischer SPONGIA

Die heutige Geschichte beschäftigt sich mit dem ungewöhnlichen Schicksal eines nur knapp 20 m langen Schiffleins. Es wurde 1904 auf der Werft von Jansen & Schmilinsky in Hamburg gebaut (Bau-Nr. 450) und unter dem Namen „Gottfried Semper“ als Fährdampfer an die Hamburg Amerika Linie abgeliefert. Die Abbildung rechts ist eines der ganz wenigen Fotos des Fahrzeuges.

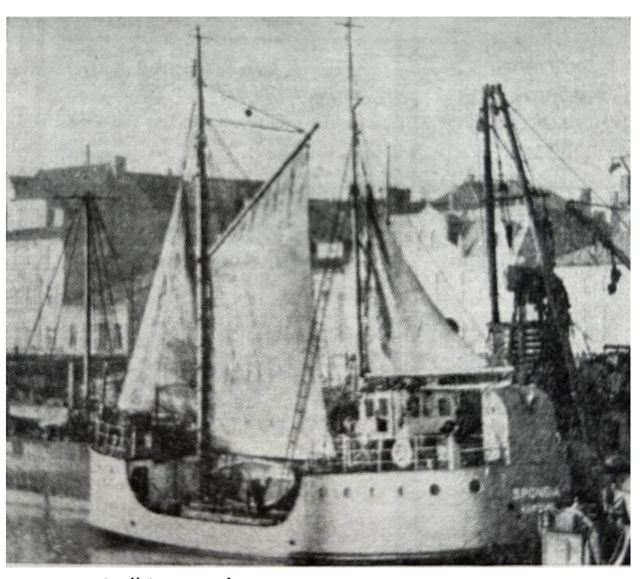
!938 wurde das Schiff durch den Hamburger Kaufmann Hermann Ludolfs angekauft und zu einem Taucherbasisschiff umgebaut und erhielt den Namen „Spongia“ (lat. Für Schwamm). Der Ausbruch des 2. Weltkrieges verhinderte jedoch die Ausreise nach Westindien und den geplanten Einsatz als Schwamm-Taucher. Der Kaufmann hatte sich einen Gewinn aus dem Fischen von Natur-Schwämmen in der Karibik erhofft.

Nun übernahm die Luftwaffe das Schiff und setzte es militärisch ein. Wir haben einen Bericht von Kpt. Henry Lampé über seine Erlebnisse mit der SPONGIA während des Krieges (SOS-Heft Nr.115, Schicksale Deutscher Schiffe, Moewig-Verlag):

Spongia ist lateinisch und heißt Schwamm. Das kleine Fahrzeug, das diesen Namen trug, ließ sich in keine der damals üblichen Gattungen der Kleinschiffe so recht eingliedern. In seinen Umrissen ähnelte es fast einer mittelalterlichen Kogge.

Aus der Kindheitsgeschichte der „Spongia“ ist mir nur wenig bekannt. Sie soll als Fährschiff erbaut worden sein („Gottfried Semper“ der HAPAG). Ein unternehmungslustiger Mann, der mit dem Fahrzeug in Westindien nach Schwämmen tauchen wollte, hatte daraus ein Seeschiff gemacht, indem er ihr eine im Verhältnis zu ihrer Größe, oder richtiger gesagt Kleinheit, unverhältnismäßig hohe Back und Poop aufsetzen ließ. Daher das komische Aussehen.

Aus der Westindienfahrt war damals nichts geworden, da der Krieg ausbrach. Die „Spongia“ wurde von der deutschen Luftwaffe übernommen und diente anfangs als Fahrzeug für die Ausbildung von Tauchern in Travemünde.



„Spongia“ in Cuxhaven

Ich kam zuerst im November 1940 mit der „Spongia“ in Berührung, und das kam so:

Ich führte damals das Flugsicherungsschnellboot „FI.S. 12“ der deutschen Luftwaffe. Es lag gerade in Hamburg zur Grundüberholung. Ich hatte also Zeit, viel Zeit sogar.

Da erhielt ich eines Tages einen Telefonanruf vom Kommando der Schiffe und Boote der Luftwaffe:
„Sofort nach Kiel kommen! Gepäck mitbringen! Sondereinsatz!"
Als ich mich in Kiel beim Kommando meldete, wurde mir gesagt:
„Sie müssen sofort nach Großenbrode fahren und ‘dort die „Spongia“ übernehmen, bis wir einen anderen passenden Schiffsführer gefunden haben. Da sind ja große Schweinereien passiert! Unglaublich so etwas!“
„Ja, was denn?“
„Das werden Sie schon in Großenbrode hören! Fahren Sie man los!“
Unbelastet von irgendwelchen Vorurteilen fuhr ich also los und ging am nächsten Tag auf „Spongia“ an Bord.
Der Fliegerhorst Großenbrode war damals Torpedoversuchsstelle der deutschen Luftwaffe.

Jeder Torpedo wurde erst einmal von einer Hulk abgeschossen und dann von einem Flugzeug abgeworfen, bevor er an die Front kam. Die Torpedos, die — wie üblich — nach einer gewissen Laufzeit an die Oberfläche kamen, wurden von Fangbooten wieder eingefangen.

Es kam aber auch vor, daß ein Torpedo nicht wieder hochkam, sondern sich auf Grund legte. Durch aufsteigende Luftblasen verriet er seinen Liegeplatz.

Bei solchen Grundgängern legte das Fangboot eine Boje. Aufgabe der „Spongia“ war es, durch einen Taucher den Torpedo wieder ans Tageslicht zu holen.

Der bisherige Schiffsführer der „Spongia“, ein ehemaliger Bootsmaat der Kriegsmarine, der einen Fahrterlaubnisschein besaß und damit bei der Luftwaffe gelandet war, hatte nun mit seinem fahrbaren Untersatz ein bißchen zu oft in Travemünde im Hafen gelegen und dort Feste gefeiert.

Die verhältnismäßig große Selbständigkeit, der er sich auf der „Spongia“ erfreute, war ihm wohl etwas zu Kopf gestiegen. Und seine Janmaaten hatten natürlich mitgemacht. Es müßten ja auch komische Seeleute gewesen sein, die sich so etwas hätten aus der Nase gehen lassen.

Eine Tages kam das Oberkommando in Kiel dahinter und bereitete dem Idyll ein radikales Ende. Schiffsführer und Maschinist wanderten in Arrest, und die „Spongia“ wurde von Travemünde nach Großenbrode verlegt.

Die Besatzung war prima. Sie bestand durchweg aus ehemaligen Seeleuten der Handelsflotte, die, für die Luftwaffe dienstverpflichtet, sich freiwillig zu Tauchern hatten ausbilden lassen. Ein neuer Maschinist war inzwischen auch schon an Bord. So konnte die Sache unter meinem Kommando losgehen.

Grundgängerbojen lagen auf den verschiedenen Schieß- bzw. Wurfplätzen in rauhen Mengen. Durch das Festefeiern war die „Spongia“ arg in Rückstand geraten. Nun hieß es, das Versäumte aufzuholen.

Wir liefen schon am nächsten Tag aus. In unmittelbarer Nähe einer Grundgängerboje ließ ich Anker werfen. Ein Taucher stieg hinunter und fand — nichts. Bei der nächsten Grundgängerboje — wieder nichts, und so blieb es. Tagesresultat = Null.

Am nächsten und übernächsten Tag war es auch nicht besser. Ob die Bojen nun ungenau gelegt oder schon etwas vertrieben oder die Torpedos bereits versandet waren — wir fanden jedenfalls nichts.

Da heckten meine Taucher einen Plan aus, an den ich, offen gesagt, anfangs nicht recht heran wollte, da er mir zu gefährlich erschien. Schließich willigte ich aber doch ein, einen Versuch zu machen. Irgendetwas mußte ja unternommen werden.

Ein Taucher ließ sich, mit einem Drägergerät versehen, in einem Bootsmannsstuhl vom Vorschiff aus soweit hinunterfieren, daß er noch etwa einen Meter über dem Grund schwebte, Selbstverständlich war der Mann sicherheitshalber noch angeseilt. Zudem hatten wir Telefonverbindung mit ihm, so daß jederzeit eine Verständigung zwischen dem Deck und dem Mann unter dem Kiel des Schiffes möglich war.

Nun begann ich, mit der „Spongia* ganz langsam enge, später immer weitere Kreise um eine Grundgängerboje zu fahren, immer mit dem über Grund schwebenden Taucher an der Leine, Auf diese Weise suchten wir — das heißt der Taucher, denn wir auf dem Schiff sahen ja nichts — in verhältnismäßig kurzer Zeit einen erheblichen Komplex um die Boje herum ab. Durch das Telefon konnte der über dem Grund schwebende Mann selbst bestimmen, welche Fahrt ihm passend erschien.

So ertönte es von unten durch das Telefon: „Langsam voraus! — Ganz langsam! — Achtung — große Steinel Etwas schneller!“ Und so weiter. Bis er dann plötzlich rief: „Boje über Bord!“ Er hatte endlich den Torpedo entdeckt. Eine an Deck bereitgehaltene Boje flog nebst Verankerung über Bord. Das Weitere war sehr einfach. Der Taucher wurde hochgeholt, „Spongia“ neben der Boje verankert, Taucher wieder hinunter gelassen, Winschrönner mit

Schäkel hinterher. Unten schlug der Taucher den Torpedo an und kam dann wieder hoch. „Hiev op!“ Schon kam der Aal an die Luft und an Deck. Weil es so schön ging, wurde es am nächsten Tage wieder versucht und am übernächsten auch. Schließlich wurde diese Art des Suchens zur Gewohnheit. Manchmal hatten wir Erfolg, manchmal auch keinen. Ein gewisses unbehagliches Gefühl bin ich dabei nie losgeworden, besonders an diesigen, schmierigen Novembertagen, wenn wir, mit dem Mann unterm Kiel hängend, in der Ostsee herumkurvten. Die Sicherheit des Tauchers hing in erster Linie davon ab, daß er Hindernisse, die ihm gefährlich werden konnten, recht zeitig sah und meldete. Sehr groß ist die Sichtweite unter Wasser aber nicht.

Die Grundminengefahr war damals in der Ostsee noch nicht sehr erheblich, Immerhin, auch daran mußten wir denken. Kein Kapitän hätte wohl jemals einem Mann einen Befehl erteilt, sich unters Schiff zu hängen und gewissermaßen als lebendes Unterseeauge zu fungieren, Es lag wohl gerade noch an der Grenze des Verantwortbaren, so etwas überhaupt zuzulassen. Ein Unfall hat sich aber zu meiner Zeit nie ereignet und — Ende gut, alles gut. Das ist also die Episode von der „Spongia“, wie ich sie erlebt habe.

Dieses merkwürdige Fahrzeug hat dann nach dem Krieg noch einmal von sich reden gemacht. Es war Ende 1949, als durch die Presse die Meldung ging, daß die 80 BRT große „Spongia* nun doch noch zu einer Westindienreise rüstete, um nach Schwämmen zu fischen. 15 Teilnehmer hatten sich zu dieser Fahrt gemeldet, jeder hatte sein Scherflein in Gestalt von 2000 DM beigetragen, um der Sache das nötige finanzielle Rückgrat zu geben. Die Reise fand jedoch schon in der Elbmündung ein vorzeitiges Ende. Eine Versicherungsgesellschaft, die 8000 Mark Prämie zu fordern hatte, ließ das Schiff in Cuxhaven in die Kette legen.

Damit war der Traum von der Westindienfahrt endgültig aus. Das Schiff wurde versteigert und ist seither nicht wieder in Erscheinung getreten.

`Das Nachrichten-Magazin DER SPIEGEL berichtete in gewohnt reißerischer Form am 11.05.1950 unter der Rubrik SEEFAHRT über den Fall:`

2. Fest an die Kette

Aus der Pionierfahrt des ersten deutschen Schiffes der Nachkriegszeit nach Westindien, der M.S. "Spongia", 84 BRT., 20 m lang, 5,80 m breit, wurde nur ein paragraphenverhangener Wochenendausflug nach Cuxhaven. Das juristische Garn war einige Fäden fester als das maritime.

Es fehlte nicht an Pionier-Interessenten. Aber die meisten klappten bereits den Atlas zu, als sie nähere Einzelheiten erfuhren. Einige erkannten in der "Spongia" den alten Hafenfährdampfer "Gottfried Semper" wieder. Baujahr: 1904. Sie wurden schon vorher seekrank.

Seefest blieben: WELT-Berichter Karl Christiansen, Faltboot-Dichter und NWDR-Vertreter Bamse Jacobs, Afrika-Kenner und Sportangler Dr. Dafinger für den "Mannheimer Morgen" (unter den Fischern des Mittelmeeres bekannt als "Schrecken der Ölsardinen"), ILA-Bildberichter Walter Merby, "Drei-Fackel-Verlag" - Karl Pöhl, Walfang-Spezialist Hans Röttger als Kapitän, fünf Mannschaftsgrade, Fangleiter Hermann Ludolfs mit Frau Lotti ("Zündhütchen") als Smutje und der 120-PS-Motorsegler M.S. "Spongia".

- Reisezweck: Forschung, Haifischfang, kartographische Kartierung der heutigen Schwammvorkommen in den westindischen Gewässern, kaufmännische Erschließung des lateinamerikanischen Marktes für Bundesdeutschland.
- Reiseroute: Kanarische Inseln, über die Kapverdischen Inseln zum Äquator, Amazonas, Guayanaküste, Trinidad, Kleine Antillen, Petroleum-Insel Curaçao, Negerrepublik Haiti, die Küsten von Venezuela, Azteken- und Maya-Halbinsel Yukatan, Kuba, Kay-West, Miami. Rückweg über die Bahamas, Bermudas und Azoren.
- An Bord 14 Personen, Tauchgeräte für tiefste Tauchgänge, Schleppnetze und Angeln, Echolote, Ankergeräte, Harpunen, Tropenausrüstungen, Verpflegung, Spezialgeräte, Karten. Bunkerkohle für 7000

Seemeilen (*das Schiff wurde aber von einem Dieselmotor angetrieben?!*). Keine Funkanlage.

Die Presseleute witterten bei diesem Fünfmonatstörn saftige Knüller. Deshalb verauslagten "DIE WELT" und "ILA-Pressebild-Zentrale" die 2000 DM Fahrtkosten plus runde 2000 DM an Ausrüstung für den Berichter. Bamse Jacobs (*wer das wohl ist*?) pumpte den NWDR-Köln um 3000 DM Darlehen an. Dr. Dafinger bezahlte aus eigener Tasche.

Nach wochenlangem Stilliegen war es soweit. Die WELT-Abonnenten lasen: "Während die heutige Ausgabe der "WELT" auf dem Wege zu ihren Lesern ist, stampft die Spongia im Takt ihres Dieselmotors mit gerefften Segeln elbabwärts den Stürmen der Nordsee und der Biskaya entgegen. In wenigen Wochen wird der erste Luftpostbericht von den Kanarischen Inseln eintreffen."

Und: "Reeder Ludolfs hat die letzte und schwierigste aller Behörden-Hürden mit der beschwingten Leichtigkeit einer Ballerina genommen. Jetzt ist alles klar: Das westindische Abenteuer verdichtete sich aus einem romantischen Traum der Beteiligten und einem Tummelplatz des Witzes ihrer unbeteiligten Freunde zu harter, handgreiflicher Realität."

Die nahte in Gestalt der Hamburger Wasserschutzpolizei. Keine 300 Meter vom Ablegeplatz der "Spongia" entfernt signalisierten die Wasserpolizisten: "Stop!", machten längsseits fest und gingen an Bord. Paßkontrolle. Bis auf Reeder Hermann Ludolfs und Passagier Dietrich hatten alle das Exit-Permit zur Ausreise. Dietrichs wollte illegal nach Westindien. "Wir wußten von alledem nichts", staunten die Westindien-Fahrer.

Hermann Ludolfs erinnert sich schmerzlich: "Ich wollte doch nur bis Hörnum/Sylt mitfahren". Frau Lotti stärkte ihm den Reeder-Rücken. Sie hatte das Exit-Permit. Indessen: Hermann Ludolfs mußte von Bord. "Von meinem eigenen Schiff!", stöhnte er.

"Ludolfs wollte offensichtlich schwarz ins Ausland reisen", konstatierte NWDR-Jacobs. "Davon hatte ich keinerlei Kenntnis. Herrn Ludolfs Ausflüchte, nur bis Hörnum mitfahren zu wollen, sind unwahr. Er hat vor Zeugen behauptet, daß er als 'Fangleiter' nach Westindien mitfahren wolle und daß die Reise ohne ihn zwecklos wäre."

M.S. "Spongia"" stampfte nach siebenstündiger Polizei-Visite ohne Hermann Ludolfs weiter. Zwei Stunden lang. Dann gab es Schneetreiben und Windstärke 8. Käpt'n Röttger flüchtete zum Stader Sand. Kurze Zeit später kam ein Boot der "Frontier-Control" aus Cuxhaven. Mit Befehl: "Sie haben Cuxhaven anzulaufen".

"Hier wartete kein federgeschmückter Kazike als Empfangschef der Neuen Welt auf die „Spongia", meinte WELT-Christiansen. An Bord kam Obergerichtsvollzieher Kröhnke. Außer einem Exit-Permit hatte Reeder Ludolfs noch etwas vergessen: seine Schulden. Kröhnke legte M.S. "Spongia" fest an die Kette.

Die "Victoria"-Versicherungs A.G., Hamburg, wollte "Spongia" mit einem Arrest in Höhe von 10 000 DM wegen nicht bezahlter Versicherungsbeiträge belegen. Um am Wochenende keine Zeit zu verlieren, wurde Anzeige wegen Betruges erstattet und Arrest samt Pfändung erwirkt. Hamburgs Landgericht, Kammer 4 für Handelssachen, Aktenzeichen 24Q 45/49, errechnete die Viktoria-Forderungen mit 9826,24 DM.

Resignierte Ludolfs: "Wenn in der WELT nicht die Zeichnung erschienen wäre, würden wir schon längst schwimmen". Die WELT hatte in einer Karikatur den Reeder mit weit ausgestreckten Armen und Beinen über eine Behörden-Hürde spurten lassen, hinter der sich zwei Beamte schreckhaft duckten. Über diese Hürde stolperten die Victoria-Experten: "Ob der auskneifen will?"

Ludolfs telegrafierte aus Hamburg: "Arrest gesetzeswidrig. Schadenersatzansprüche vorbereiten". Die Passagiere reagierten sauer: "Nie hat er uns etwas von seinen Schulden gesagt. Nicht einmal Devisen waren an Bord, um ausländische Hafengebühren bezahlen zu können".

Bamse Jacobs gedachte wehmütig seiner kaffeebraunen Mulatten-Prinzessin, die er vor 15 Jahren in Westindien zurückgelassen hatte. Dr. Dafinger fluchte auf bajuwarisch, denn seine Wohnung hatte er bis Ende Mai vermietet.

"Nicht einmal eine Bleibe mehr, wenn's schief geht."

Es ging schief. Obwohl Reeder Ludolfs gegenklagte: "Ein segelfertiges Schiff darf nach § 482 Handelsgesetz wegen alter Schulden nicht arrestiert werden". Die "Spongia" sei segelfertig gewesen, was durch die Abfertigung der Wasserschutzpolizei, die jedes Schiff vor der Ausreise passieren muß, bestätigt sei.

Hermann Ludolfs gab den Teilnehmern schriftlich, daß die M.S. "Spongia" nach Freigabe unverzüglich weiterfahren wird. Mit der Victoria legte er sich in acht Punkten fest, "damit wir endlich fahren können":

- Anerkennung der Schulden,
- Verzinsung der Kostenschuld,
- Eintragung einer Sicherheitshypothek in Höhe von 10 000 DM im Schiffsregister,
- Ausstellung eines Wechsels über 7000 DM, fällig am 1. 6. 50,
- Abtragung der Schulden aus den eingehenden Geldern,
- Aufnahme einer Versicherung in Höhe von 10 000 DM auf die "Spongia" für die Dauer der Reise,
- Anerkennung der Gerichts- und Anwaltskosten und
- Abgabe einer schriftlichen Erklärung des Kapitäns, die M.S. "Spongia" nach Abschluß der Reise wieder nach Hamburg zurückzubringen.

Die Weiterfahrt nach Westindien schien gesichert, zumal auch die "über die Schulden ahnungslosen Passagiere" mit Hermann Ludolfs jetzt festlegten: "Wird M.S. "Spongia" aus irgendeinem Grunde vorzeitig zum Abbrechen der Fahrt gezwungen, so daß keine Möglichkeit zu der geplanten Berichterstattung besteht, haben wir Anspruch auf Rückzahlung des Fahrpreises".

Den noch frischen Kitt löste jedoch Schiffer Schmidt aus Rendsburg und beantragte Arrest in Höhe von 1000 DM auf die "Spongia" wegen nichtbezahlter Kollisionsschäden im Februar 1948.

Den Westindien-Pionieren wurde das zu viel. "Wir verließen die M.S. Spongia gottesfürchtig und trunkfest." Es wurde kein Garn mehr gesponnen, keine Haifische gefangen und keine Reportagen geschrieben. Mannschaft, Kapitän und Passagiere wählten den Kurs über die Hamburger Gerichte. Zurück von Cuxhaven fuhren sie schlicht 3. Klasse Bundesbahn.

Hermann Ludolfs belegten sie mit Arresten in Höhe der Fahrtsumme und Unkosten, die Mannschaft und der Kapitän kündigten und arrestierten die "Spongia" in Höhe der nicht gezahlten Heuer. ILA-Merby packte seine Unterwasserkameras, seine Tropenfilme und Spezialapparate wieder ein.

"Mich hat die Reise finanziell auf den Hund gebracht", klagt Bamse Jacobs. "Ich muß Heller und Pfennig des Darlehens zurückzahlen." NWDR-Jacobs klagt auf Rückgabe der gezahlten 2000 DM nach § 7 des Vertrages. Käpt'n Röttger klagt die Heuer ein, die Mannschaft klagt, Dr. Dafinger klagt, Pöhl klagt, Christiansen klagt, die WELT klagt, ILA klagt, die Versicherung klagt.

Gemeinsam rechneten die Westindienfahrer Ludolfs Schulden zusammen. Runde 50000 DM kamen heraus. "So'n Quatsch", kommentiert Hermann Ludolfs in seiner Hamburger Wohnung, Martinistraße 19. Dort bewohnt er mit Frau Lotti ein mit Gerichtsakten und Papieren übersätes Zimmer.

Er hat gewichtige Gegengründe: "Die Mannschaft hat vor Antritt der Reise keinen Anspruch auf Heuer. Fischereifahrzeuge bezahlen überall nachher. Die Passagiere waren keine Passagiere, sondern Besatzungsangehörige, denn ein Fischereifahrzeug darf keine Passagiere mitnehmen. Die Fahrt wäre gesichert gewesen, wären mir die Presseleute nicht in den Rücken gefallen. Die 'Spongia' hatte sämtliche Ausnahmegenehmigungen der Seeberufsgenossenschaft und des Bundesverkehrsministeriums".

Die Atlantik-Pioniere begründen ihre Klage dagegen mit der Feststellung, sie seien von Ludolfs wissentlich über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im Unklaren gelassen worden. Reagiert Ludolfs: "Die Reise ist widerrechtlich abgebrochen worden und die Teilnehmer haben kein Recht, ihr Geld zurückzufordern".

Schiffer Schmidt's Arrestforderung von 1000 DM hat sich inzwischen auf 56 DM ermäßigt. Gegen

den Acht-Punkte-Vertrag mit der "Victoria" ging Hermann Ludolfs gerichtlich an. Die Arreste haben sich auf sieben verringert. "Ganz geringe Summen" meint Ludolfs, "Sie haben mit der 'Spongia' nichts zu tun."
Seinen letzten Trumpf bekam Ludolfs am 4. Mai 1950. Hamburgs Amtsgericht, Abtlg. 82, teilte ihm mit: "Das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg, 4. Zivilsenat, 4 W 30/50 hat den Beschluß des Landgerichts Hamburg, Kammer 4 für Handelssachen, dahin geändert, daß auf Grund des Arrestbefehls die Pfändung des Motorseglers M.S. Spongia durch den Gerichtsvollzieher gemäß § 931 ZPO in Höhe von 2600 DM festgelegt wird".

"Von 10 000 DM auf 2600 DM runter. Die Victoria hätte höchstens einen Arrest auf 729,80 DM aussprechen können. 2600 DM sind auch noch zu viel. Die werden noch weniger." Hermann Ludolfs freut sich schon.
"Das wird noch einen hochinteressanten Prozeß geben. Hoffentlich sehen dann die Presseleute ein, daß ich sie nicht betrogen habe. Die 729,80 DM hätte ich noch zusammengescharrt. Aber wenn die vorher alle von Bord gehen?" Hermann Ludolfs rüstet bereits zu neuer Fahrt.

____

Mein Zettelkasten gab noch den folgenden Zeitungsausschnitt her, dessen Ursprung nicht mehr feststellbar ist. Von Schiffen, die „unsinkbar“ sind, liest man doch immer gern:

„Spongia“ geht in die westindischen Gewässer

H. Ludolfs rüstet zurzeit die „Spongia“, ein unsinkbares und unkenterbares Stahlschiff, aus um in den westindischen Gewässern Haifang und Schwammfischerei zu betreiben. Die „Spongia“ ist speziell für diesen Zweck mit den modernsten Einrichtungen versehen. Am Bord sind Kühl- und Klimaanlagen eingebaut.

In einer Tageszeitung von 1939 erschien der folgende Artikel über die Spongia. Wie so häufig bei Tageszeitungen sind sowohl Personen- als auch Schiffsnamen mehrfach fehlerhaft wiedergegeben:

3. Das erste deutsche Schwammfischerei-Unternehmen

Auf der Werft von Sietas in Cranz-Neuenfelde wurde in diesen Tagen ein interessanter Schiffsumbau vollendet. Es handelt sich um den ehemaligen Fährdampfer „Semper“ der Hamburger Hafen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der seinerzeit von dem Hamburger Unternehmer Ludolph angekauft wurde, um ihn zu einem Spezial-Schwammfischerei-Fahrzeug umbauen zu lassen.

Das Schiff, das den neuen Namen „Spongia" erhalten hat, konnte nunmehr die Werft verlassen und soll im Laufe der nächsten Wochen zur ersten Fangreise nach den westindischen Gewässern in See gehen.

Wenn man weiß, daß die deutsche Schwammeinfuhr noch im Jahre 1929 insgesamt 159 300 kg im Werte von 2,4 Millionen Reichsmark betrug, so wird man ermessen können, welche

Bedeutung die von Deutschland aus betriebene Schwammfischerei unter Umständen für unsere Devisenbewirtschaftung haben kann, da die Schwammfischerei im Mittelmeer und in Westindien ausschließlich von ausländischen Unternehmen betrieben wird.

Wir können bestimmt damit rechnen, daß die Hochseefischerei und Fischindustrie im Zeichen des Vierjahresplanes noch weitere Leistungssteigerungen vollbringen werden. Rohstoffbeschaffung ohne Devisenverbrauch wird auch hier eines der vordringlichsten Ziele bleiben. Wie kürzlich bekannt wurde, werden wir uns jetzt auch in der Schwammfischerei einschalten, Die Schwammfischerei ist uralt. Bis 1900 deckte das Mittelmeer den europäischen Markt.

Der Verbrauch an Schwämmen ist aber so stark gestiegen, dass man sich nach neuen Fangplätzen umsehen mußte. Neben den Mittelmeerschwänmen findet man jetzt auf dem Weltmarkt auch sehr viel Ware aus Kuba, Bahama und Florida. Der Schwann ist für Kuba nach Zucker und Tabak der wichtigste Ausfuhrartikel, für Bahama sogar der einzige.

Deutschland gebraucht nicht nur selber in Haushalt und namentlich in der Industrie Schwämme, sondern hier wird auch sehr viel Rohware verarbeitet und dann wieder als Gebrauchsware ausgeführt. Ein Hamburger war es wieder, der auf den Gedanken kam, ein Schiff für deutsche Schwammfischerei bauen zu lassen! Da die Schwämme in Gewässern wachsen, die sehr klippenreich sind, mußte das erste deutsche Schwammfangschiff "Spongla" sehr flach gehen und darf keine großen Abmessungen haben, Es ist genau so groß wie einst das Flaggschiff des Amerikaentdeckers Kolumbus.

Selbstverständlich muss das Schiff seetüchtig sein und der Mannschaft gute Unterkunftsräume bieten.

“Wir können jedoch nicht in den schon bekannten Gewässern fischen, da hier der Schwamm gewöhnlich innerhalb der Hoheitsgrenzen sitzt. Wie aber festgestellt ist, bergen die Küstengewässer Mittelamerikas auch außerhalb der Hoheitsgrenze große Massen von Schwämmen

Die „Spongia“ nimmt nicht nur Schwammtaucher mit, sondern ist für andere Fischereizwecke auch mit einem Schleppnetz für 150 Meter Tiefe ausgestattet, außerdem hat das Schiff für die Harpunenfischerei fünf Fangboote. Falls die Versuchsfahrt der „Spongia“ Erfolg hat, wird Deutschland in größerem Maßstabe die eigene Schwammfischerei aufnehmen.

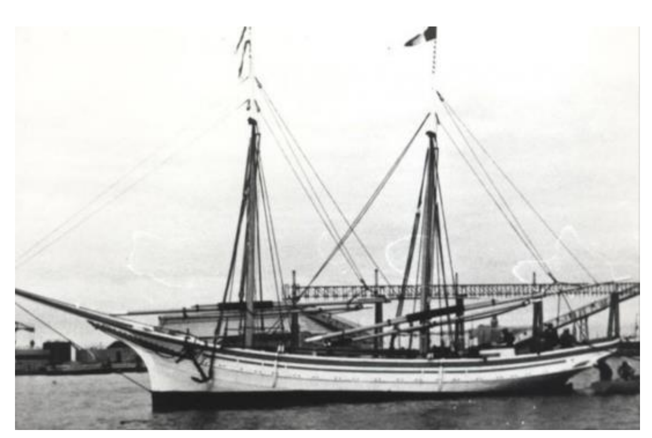
`Nordafrika-Expedition von Dr. Martin Rikli. (266m Film von 1929):`

4. Schwammfischerei an der Ost-Tunesischen Küste

Seit Jahrhunderten ist der Hafen von Sfax in Südtunesien Ausgangspunkt für die Schwammfischerei. Die letzten Vorbereitungen zur Ausfahrt werden getroffen. Mit einem Blechzylinder, an dessen Ende ein Glasboden eingesetzt ist, wird der Meeresgrund abgesucht. In ausgedehnten Unterwasserwiesen des Küstengebietes wachsen die Schwämme. Mit einer dreizinkigen, mit Widerhaken versehenen Gabel werden die Schwämme heraufgeholt. Auch weit draußen auf hoher See liegt eine ganze Fischer-Flotille bei der Arbeit. Dort, wo das Wasser tiefer ist, und die Gabeln nicht ausreichen, tauchen die Eingeborenen bis auf den Meeresgrund. In "Kolonien" vereinigt, bauen kleine Meerestiere den Schwamm. Ein Badeschwamm von 40 cm Durchmesser! Kapitalkräftige Gesellschaften statten die Taucher mit Tiefseeausrüstungen aus. Viele Stunden arbeiten diese Taucher auf dem Meeresgrund. Im Hafen werden die Reste der verfaulten mikroskopisch kleinen Meerestiere ausgewaschen. Vielfach werden die Schwämme mit Permanganat gebleicht. Rohe Schwämme haben aber eine höhere Lebensdauer. Schwämme werden an der Sonne getrocknet, dann mit der Schere in eine gefällige Form geschnitten. Auf der ganzen Welt ist die Nachfrage nach Badeschwämmen groß

---

5. Tarzan, der letzte Mittelmeer-Gangavier, Brest 2016



„Tarzan“ als Schwammfischer 1950 in Sfax

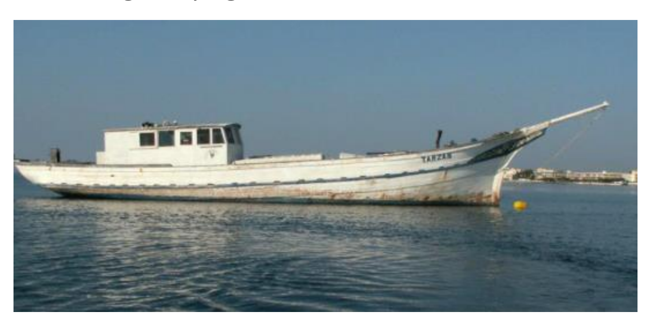
Gangaviers heißen die seit Mitte des 18. Jahrhunderts mit der *Gangave*, dem Vorläufer des Schleppnetzes, auf Schwammfang gehenden, neapolitanisch inspirierten Schoner. Die Gangaviers schleppten große Metallhakennetze, die über den Meeresboden kratzten, um Naturschwämme zu fangen.

Die „Tarzan“ war seit 1950 in Sfax, Tunesien, mit Schwammfischen beschäftigt. Doch 1957, mit der Abschaffung der Monarchie und der Gründung der Republik durch Habib Bourguiba, verließ die „Tarzan“ Tunesien aus Angst vor einer Verstaatlichung der Flotte gemeinsam mit fünf weiteren Fischereischonern. Die Schoner fuhren nach Malta, bevor sie mit einem Umweg über die Küste Siziliens schließlich nach dreiwöchiger Reise Frankreich erreichten.

Die Boote kamen 1957 in Sète an. Damals besaßen die Fischer von Sète kleine Boote von 15 Metern Länge mit Motoren von ca. 90 PS. Die Tunesier kamen nun mit ihren 23 Meter langen Schonern und 160 PS-Motoren an. Im Gegensatz zu den Sète-Fischern, die mit dem Schleppnetz an der Seite fischen, fischten die Tunesier mit dem Schleppnetz über das Heck.

Die Ankunft der tunesischen Fischer provozierte die Fischer aus Sète, die die Konkurrenz dieser stärker motorisierten Schiffe fürchteten. Es kam zu Handgreiflichkeiten. Der Streit konnte aber schließlich beigelegt werden.

Die „Tarzan“, die zu einem Trawler umgebaut worden war, nahm von 1960 bis 1980 an den Fischfangkampagnen in Sète teil.

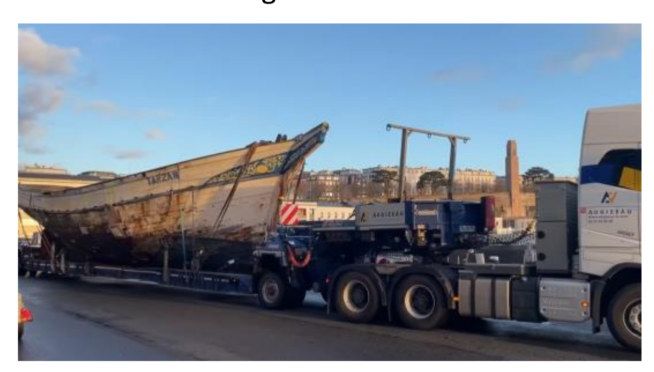


1980 aufgelegt, ging die „Tarzan“ in die Hände eines Seglers über, bevor sie von William Chérino gekauft wurde. Im Jahr 2009 wurde das Schiff unter Denkmalschutz gestellt. Das Ziel von William Chérino war es, das Boot in seinen ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen.

Im Dezember 2012 wurde das Schiff nach Locmariaquer im Golf von Morbihan gebracht und damit Teil eines Restaurierungsprojekts mit



dem Fonds de Dotation des bateaux du Patrimoine (Stiftungsfonds für Schiffe des Kulturerbes). Leider veruntreute der Vorsitzende, der sich als Betrüger entpuppte, die für die Restaurierung vorgesehenen Gelder und überließ das Boot seinem traurigen Schicksal.



2014 wird der Verein der Freunde Tarzans (Association Les amis du Tarzan) gegründet. Um dieses Vorhaben zu finanzieren, wird 2015 in Zusammenarbeit mit der Stiftung für das Kulturerbe eine Subskription gestartet. Mit den so gesammelten Geldern kann das verlassene

Schiff zur Schiffswerft Le Guip in Brest transportiert werden. Die „Tarzan“ wird bei den Festen von Brest im Jahr 2016 vorgestellt, in der Hoffnung, die nötigen Finanzmittel zu finden. Leider verzögert sich die Umsetzung des Projekts und das Boot bleibt auf dem Festland liegen.
Am 27. November 2023, wurde die „Tarzan“ in Brest auf einen Anhänger verladen. Ungeachtet großer Vorsicht wurde dabei der Kiel geknickt. Trotz dieses Zwischenfalls trat das Schiff die 800 km lange Reise zu seinem endgültigen Bestimmungsort in Narbonne an, wo es in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden soll.

6. Hier die mir erreichbaren Daten der SPONGIA:

SPONGIA
1904: B 7147, 1939: DKBK, 1949: DHBP.
1904 Janssen & Schmilinsky, Hamburg (450)
84 BRT, 34 NRT, 44 tdw.
19,30 x 5,80 x 2,32 m, 2,85 m
1 Mot. 4Te 3x215/360mm 90 PS
1938 Deutsche Werke Kiel AG, Kiel
1 Schraube, 9,0 kn.
15 Mann

1904	Stapellauf
23.08.1904	Ablieferung
1904	GOTTFRIED SEMPER (Fährschiff) Hafen Dampfschiffahrts AG (HADAG), Hamburg 72 BRT, 19,00 x 5,80 x 1,80 m, 2,85 m, 1 x Verbund 130 PS, 1 Kessel, 9,0kn, 215 Pass.
1939	verkauft
1939	Umbau zum Schwammtaucherschiff bei J.J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde
30.08.1939	SPONGIA Hermann Willi Ludolfs, Hamburg
1940	durch die KMD Hamburg erfaßt
28.02.1940	Taucherschulfahrzeug der Luftwaffe /Torpedo-Versuchs-Anstalt Großenbrode
1945	Marine Bergungs- und Seenotdienst-Kommando
1946	Rückgabe an Ludolfs
08.03.1947	SPONGIA = HF 446 Hermann Willi Ludolfs, Hamburg
.12.1949	beim Auslaufen nach Westindien in Cuxhaven wegen Versicherungs-Schulden an die Kette gelegt.
1950	in Cuxhaven aufgelegt.
22.09.1960	verkauft zum Abbruch.

